Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11542**

18. Wahlperiode 09.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Harald Ebner, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zugzahlen zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Zuffenhausen (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10925)

Im Rahmen der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Engpass zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Zuffenhausen (Bundestagsdrucksache 18/10925) ergeben sich einige Nachfragen hinsichtlich der von der Bundesregierung genannten Zahlen zur Verkehrsbelastung.

Der o.g. Streckenabschnitt verfügt über eine maximale Kapazität von ca. 12 Zügen je Richtungsgleis. Diese wird in den jeweiligen Spitzenstunden bereits heute erreicht (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10925, Antwort zu Frage 2). Somit bestehen also auch nach Kenntnis der Bundesregierung keinerlei Restkapazitäten für eine Ausweitung des Zugangebotes während der Spitzenzeiten. Für den Raum Stuttgart ist jedoch ab dem Fahrplanjahr 2018 die schrittweise Einführung mehrerer Metropolexpresslinien sowie die Verdichtung der Interregio-Express-Linie Karlsruhe – Stuttgart vorgesehen, die das bisherige Nahverkehrsangebot auf der Schiene weiter verdichten sollen (vgl. „Im Halbstundentakt nach Stuttgart“, Südwest Presse vom 18. Juni 2016). In der Antwort auf die o. g. Kleine Anfrage hat die Bundesregierung jedoch angegeben, dass für den Fall „Zielnetz 2030“ in der Zeit von 6-22 Uhr 156 Nahverkehrszüge (ohne S-Bahn) auf dem Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach verkehren sollen. Heute verkehren nach Angabe der Bundesregierung mit 144 Zügen in diesem Zeitraum nur 12 Züge – also 6 je Richtung – weniger. Dies würde bedeuten, dass die Bundesregierung trotz/durch die Ausweitung des Verkehrsangebotes im Mittel nur mit einem zusätzlichen Zug je Richtung nicht einmal alle 2,5 Stunden rechnet.

Im Nahverkehr erfolgt trotz der Aussage „Das Bedienangebot im Nahverkehr bleibt unberührt“ (vgl. Bundestagsdrucksache 10925, Antwort zu Frage 4) die Verschiebung von 28 der 196 täglichen Zugfahrten (Mo-Fr) des Nahverkehrs (ohne S-Bahn) zwischen dem Bezugsfall und Zielnetz in der Verkehrsprognose BVWP 2030 aus der Zeit von 6-22 Uhr in die Nachtstunden von 22-6 Uhr. Dies bedeutet somit einen erheblichen Angebotsrückgang bei den Zugzahlen des Nahverkehrs während des nachfragestarken Tages um über 15 Prozent von 184 auf 156 Zugfahrten im Zeitraum von 6-22 Uhr (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10925). Umgerechnet also im Mittel über das Zeitfenster ein Wegfall von ca. einer Zugfahrt im Nahverkehr je Stunde und Richtung.

Auch die von der Bundesregierung genannten Zahlen hinsichtlich der maximalen Zugbelastung je Gleis im Fernverkehr sind für die Fragesteller nicht ausreichend

plausibel. Sowohl im Bezugsfall, als auch im Zielnetz werden für die Zeitscheibe 1 (06-09 Uhr) für den Fernverkehr maximal vier (Bezugsfall) bzw. fünf (Zielnetz) Züge je Stunde und Richtungsgleis erwartet (vgl. ebd., Antwort zu Frage 4). Laut aktuellem Fahrplan der DB Netz AG erreichen jedoch bereits heute sechs in diesem Abschnitt verkehrende Fernzüge zwischen 7:00 Uhr und 7:59 Uhr den Bahnhof Stuttgart Hauptbahnhof.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern sind in den Zugzahlen des Nahverkehrs (ohne S-Bahn) des Bezugsfalles und des Zielnetzes in der Verkehrsprognose BVWP 2030 für den Streckenabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach die vorgesehene Ausweitung des Bedienangebotes durch die stufenweise Einführung mehrere Metropolexpresslinien und der Verdichtung der Interregio-Express-Linie Karlsruhe – Stuttgart ab Dezember 2017 (vgl. „Im Halbstundentakt nach Stuttgart“, Südwest Presse vom 18. Juni 2016) enthalten?

   Zu welchen stundengenauen Zeiten sind diese enthalten?

2. Wie begründet die Bundesregierung die Aussage ihrer Daten, dass trotz Einführung der Metropolexpresslinien ab diesem Jahr es auf dem Streckenabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach nur zu einer geringen Zunahme der Zugzahlen im Nahverkehr von sechs Zügen je Richtung im Zeitraum von 6-22 Uhr kommen soll (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10925)?

3. Wie begründet die Bundesregierung die Aussagekraft ihrer Engpassbetrachtung (Auslastung im Zielnetz mit maximal 12 Züge je Stunde und Richtung), wenn schon heute innerhalb einer Stunde 14 Züge (Fern- und Nahverkehr) morgens ab 7 Uhr ankommen und wie erklärt die Bundesregierung den zukünftigen Rückgang der Zugzahlen in der Spitzenstunde gegenüber heute?

4. Welche Rückschlüsse auf die Aussagekraft der Engpassbetrachtung für diesen Streckenabschnitt zieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass lt. Fahrplan der DB Netz bereits heute innerhalb der Stunde 7 sechs Fernzüge, die über den Streckenabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach verkehren, in Stuttgart Hbf ankommen , während die Bundesregierung mit einer zukünftigen maximalen Zugbelastung von vier (Bezugsfall) bzw. fünf (Zielnetz) Zügen je Stunde und Richtungsgleis rechnet?

5. Mit welcher Begründung erfolgt trotz der Aussage „Das Bedienangebot im Nahverkehr bleibt unberührt“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 4, Bundestagsdrucksache 10925) die Verschiebung von 28 der 196 täglichen Zugfahrten (Mo-Fr) des Nahverkehrs (ohne S-Bahn) im bereits heute sehr stark belasteten Streckabschnitt Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach zwischen dem Bezugsfall und Zielnetz in der Verkehrsprognose BVWP 2030 aus der Zeit von 6-22 Uhr in die Nachtstunden 22-6 Uhr, welche somit zu einem erheblichen Angebotsrückgang bei den Zugzahlen während des nachfragestarken Tages um über 15 Prozent (von 184 auf 156 Zugfahrten im Zeitraum von 6-22Uhr) führt (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10925)?

6. Welchen Einfluss hätte es nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Engpassanalyse für den betreffenden Verkehrsabschnitt, wenn die 184 Zugfahrten des Nahverkehrs (Bezugsfall) auch im Zielnetz weiterhin in der im Bezugsfall vorgesehenen Weise durchgeführt werden würden (also ohne Verschiebung der 28 Fahrten in die Nachtzeit)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Welchen Einfluss hätte es nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Engpassanalyse, wenn darüber hinaus noch die geplanten Mehrverkehre durch die stufenweise Einführung mehrere Metropolexpresslinien und der Verdichtung der Interregio-Express-Linie Karlsruhe – Stuttgart ab Dezember 2017, berücksichtigt wird?
8. Mit welchen Kosten ist nach Kenntnis der Bundesregierung für einen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Zuffenhausen auf sechs Gleise zu rechnen?
9. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Ergebnis der Bewertung für das Projekt „Deutschland-Takt) aus dem BVWP bzw. Bundesschienenwegeausbaugesetz zu rechnen?
10. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Belastung für die einzelnen Gleise des Streckenabschnitts Stuttgart-Feuerbach – Stuttgart-Zuffenhausen stundengenau in den Stunden 7, 8 und 9 sowie in den Stunden 16, 17 und 18 dar (bitte Zahlen für Bezugsfall BVWP 2030, Zielnetz 2030 und die aktuellen Zugzahlen angeben)?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen der vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen im Autoverkehr im Rahmen des Feinstaubalarms (vgl. „Fahrverbot für Dieselautos in Stuttgart“, Zeit Online vom 21. Februar 2017) auf die notwendige Kapazität der Eisenbahn-Zulaufstrecken nach Stuttgart?
12. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass eine Verkehrsverlagerung von 20 Prozent des Straßenverkehrs nach und von Stuttgart auf die Schiene sowohl von der derzeitigen als auch der im Bau befindlichen Eisenbahninfrastruktur nicht ohne weiteren darüber hinausgehenden Ausbau bewältigt werden kann?

    Wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

    Wenn nein, wie begründet sie das?

Berlin, den 7. März 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333